TC PISTA APUESTA DOBLE

TC Magazine
TURISMO CARRETERA
Año 1 Nº 7
Septiembre de 2003
Gentileza ACTC

GUILLERMO ORTELLI

LA REACCION

JORGE PEDERSOLI: PEON Y REY

elf

Varios años de trayectoria,
nos dieron la pauta para
saber a quien elegir.
Elf el lubricante de origen F-1
también en el TC.
Experiencia
Tenacidad
Calidad
Tecnología

J.M.Traverso
Piloto oficial ELF

Staff

EDITOR *Alberto Falcón*
REDACCION *Daniel Lannes*
FOTOGRAFIA *Angel H. Ciale / Marcelo Ranea / Armando Contreras / Gabriel Santos*

ARTE *Daniel Bericua / Pablo Kova*
PRODUCCION GENERAL
Diagrama Argentina

TIRADA DE ESTA EDICION:
15.000 ejemplares
Obsequio ACTC

FOTO DE TAPA:
Angel H. Ciale

EDITORIAL
Bogotá 162
1405 - Buenos Aires

E-MAIL
tcmagazine@actc.org.ar

IMPRESION
Impresos Macri

Sumario | TURISMO CARRETERA MAGAZINE

4 \ EN FOCO
Las mejores fotos del TC.

6 \ PANORAMA La reacción
Un análisis sobre lo que dejó Rafaela y de lo que vendrá, mientras el TC entra en el último tercio de su torneo 2003.

12 \ JORGE PEDERSOLI Peón y Rey
El incansable Jorge Pedersoli se adueñó de las estadísticas de la última década del TC.

14 \ TC VIP
Un paseo por los boxes del Turismo Carretera.

16 \ COLECCION TC MAGAZINE
Juan María Traverso.

18 \ A FONDO Rubén Salerno - El último de los Guerreros.
El hombre de Dodge que apuesta al triunfo en el TC con el motor "convencional".

20 \ TC PISTA Apuesta Doble
Fruto de su constante desarrollo, el TC Pista obligó a cambiar las costumbres del público teceista.

22 \ RETROvisor Armando Contreras
Un nuevo paseo fotográfico junto al querido Armando Contreras, quien nos lleva a la emoción del TC de antaño.

24 \ EMPRESAS & NEGOCIOS
Todas la novedades de las principales firmas argentinas.

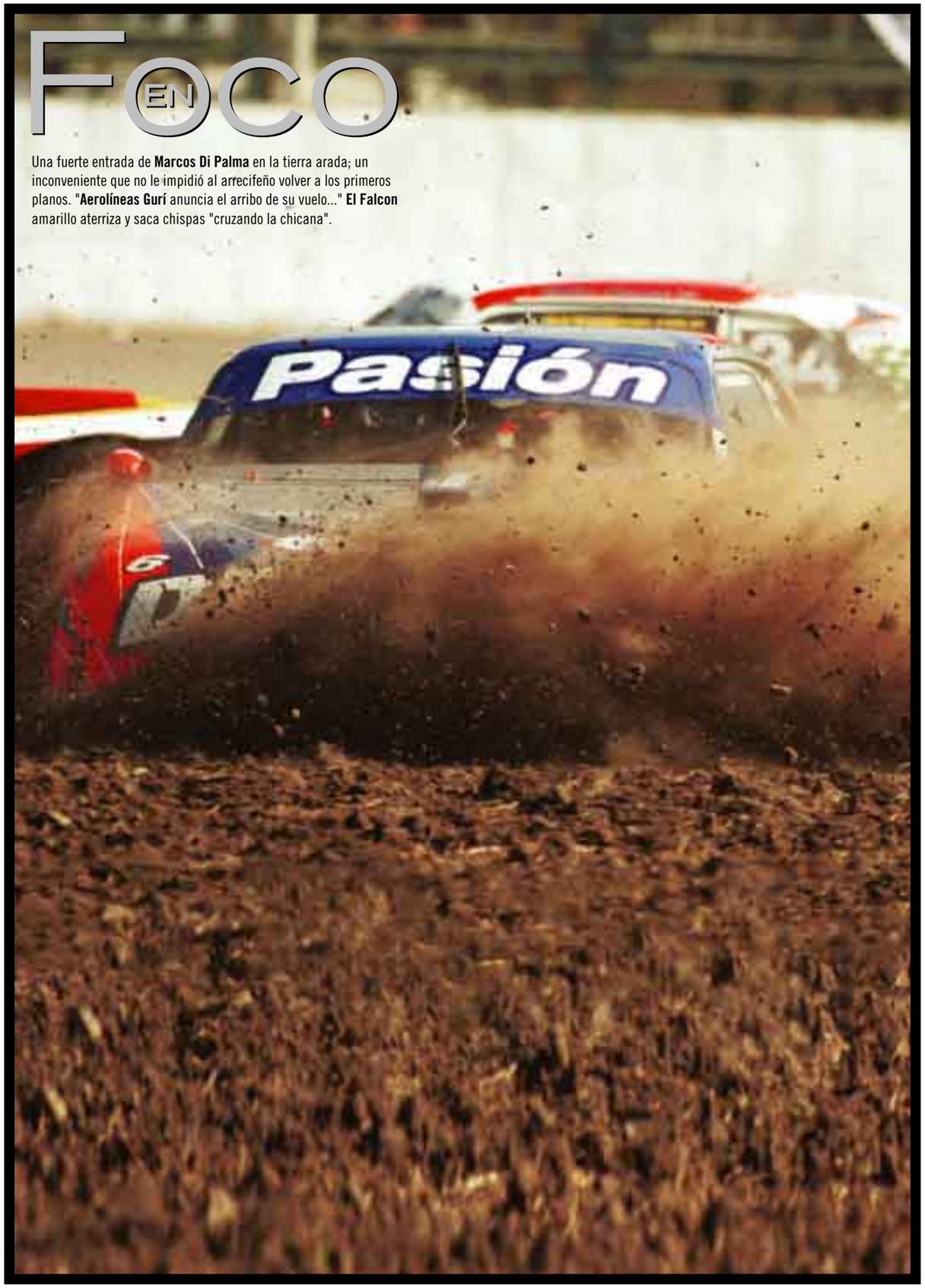
25 \ FUERA DE PISTA
Todas las noticias que el Turismo Carretera nos trae.

26 \ TOP RACE Buen presente, mejor futuro.
La categoría más joven del plano nacional se proyecta con fuerza y firmeza.

28 \ LA CARRERA
Toda la info de la reinauguración del Autódromo Parque "Ciudad de Río Cuarto". Crono, campeonatos, lastres, protagonistas...

Foco en

Una fuerte entrada de **Marcos Di Palma** en la tierra arada; un inconveniente que no le impidió al arrecifeño volver a los primeros planos. "**Aerolíneas Gurí** anuncia el arribo de su vuelo..." **El Falcon** amarillo aterriza y saca chispas "cruzando la chicana".



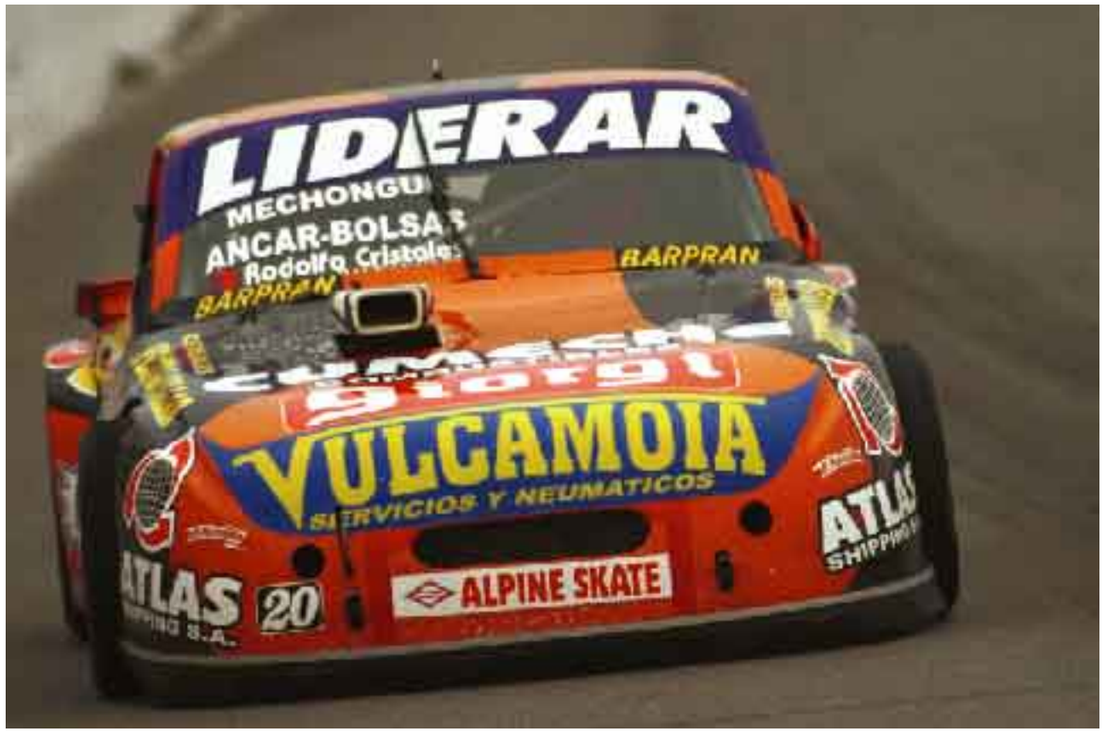
Fotos: Angel H.

LA REACCION

Ortelli en la cima. Debería ser usual aunque resultaron inusuales las demostraciones de euforia del, casi siempre calculadamente medido. campeón de la categoría. Esa alegría que contrastó diametralmente con el gesto de desagrado que le produjo la sorpresiva aparición de Fontana para birlarle el parcial sabatino.

Yo soy todo pasión, uso Firestone. Y vos?.

Firestone



Hombre de pocas líneas y hasta sobradamente cauto, **Ortelli** sintió que la materia pendiente había quedado atrás, como un mal recuerdo. Era justificada, tantas veces había llegado de banca a los autódromos para irse con las manos vacías que ganar en **Rafaela** era casi una obligación personal. Había que demostrar por qué las miradas se posaban casi siempre en el auto número 1, que existían las respuestas técnicas para enfrentar cada desafío y que era posible lavar de un saque aquella afrenta de **Buenos Aires**, cuando el grip nunca respondió a sus necesidades. El sutil toque aerodinámico para descargar aún más la cola de la veloz **Chevy** le dio el plus de velocidad necesario para neutralizar cualquier ataque. Hasta el del empinado **Pacho**, quien en su frenética búsqueda de esa primera victoria ofició, involuntariamente, o no, según se lo mire, en escudero de las pretensiones triunfalistas de otros.

No fueron pocos los que miraron con atención el despliegue del **Torino**, con recursos suficientes para ser el auto a batir, y no hubiese estado mal de no haber sido por la traición del neumático.

Pero no sólo para **Ortelli** resultaba **Rafaela** una carrera clave.

Ratificando un momento competitivo muy especial, **Silva** construyó un alegato con convicciones fuertes. No en vano su nombre suena potable desde hace varias carreras como para terciar adelante y aun a pesar de su sequía de triunfos, el chaqueño no desespera. "Será que todavía no es mi tiempo de ganar, pero me tranquiliza el hecho de que nuestro auto funciona muy bien", argumenta.

Pero el tren se va, las fechas también y resulta complicado quedarse abajo si se quiere llegar al objetivo final. Lo sabe **Acuña**, a priori el gran perdedor del fin de semana rafaelino. El tandilense tenía grandes pretensiones para erigirse en candidato en un autódromo que normalmente le cae bien. Tenemos un gran auto, advirtió **Marcos Laborda**, responsable del auto 8, cuando en los relojes no había otra silueta m´ss fuerte que la de ese **Falcon**.

Que el potencial lo tenía se demostró sobradamente en su accionar durante el segundo parcial, que le alcanzó para arribar en un notable 6to lugar. Pero la historia no se escribe con parciales importantes, las oportunidades que se dejan escapar no tienen demasiado espacio en este supercompetitivo espectro del **TC**.

Y con esos argumentos valederos, **Ponce de León** también salió a buscar su lugar, pero cayó en el intento cuando mandaba con cierta autoridad. Los fierros no le perdonaron cierto frenesí al de **Junín**, al que le sobra temple para aspirar al suceso.

La experiencia también resultó cara para **Fontana**, que sigue aplicando su formulita irrespetuosa y su particular modo de encarar las carreras para insertarse entre los de adelante. En cuanto aplique una dósis de paciencia a sus dotes de velocista, seguro salta el cerco que lo separa de su primer triunfo.

Entre varias de las alternativas que entregó esta carrera particular, resultó grato observar las acciones de algunos novatos como el **Pichito Iglesias** o **Pablo Soto**, entremezclados con los redivivos **Urretavizcaya**, **Etchegaray** o **Ramos**. "Estamos en el buen camino, falta ese cachito para volver a los primeros lugares", avisó **Lalo**, de consistente tarea durante el fin de semana. También la confirmación de las dotes de **Zanatta**, recuperado en su ciudad para las huestes del **TC**. Detalles en definitiva, de un fecha especial, que seguramente no será grata para **Traverso**.

Penando con una molesta vibración, el **Flaco** navegó al fondo del pelotón en su batería, y el domingo sólo acreleró su **Jaguar** para volver rápidamente a **Buenos Aires**. ¿Se vendrán cambios de fondo en el equipo que lidera **Urtubey**?

LA OTRA CARRERA

El resultado de **Rafaela** no logró modificar demasiado el panorama en el torneo. Con un tercer puesto elaborado estratégicamente, **Christian Ledesma** continúa imperturbable su marcha al frente de las acciones.

Con soluciones distintas, el marplatense jugó su rol acechante durante el desarrollo de la carrera, siempre

LADE
LINEAS AEREAS DEL ESTADO
NUESTRO NORTE ES EL SUR
TEL: 0810-0810 (LADE) 5233 - Perú 710 - Capital Federal

observando a su rival principal pero sin mezclarse en situaciones de ries go. No deslumbra ni se equivoca, evita jugar al desgaste y cultiva el ba jo perfil como argumento principal, pero resulta tremendamente efectivo bajo cualquier condición, aun con una de las coupés más pesadas del parque, y no son pocos los que avi zoran un plus de rendimiento en ca so de necesitarlo.

Nada mejor que **Ortelli** para diluci darlo. El campeón logró rebanar unos cuantos puntos en su lucha por el quíntuple título para colocarse en posición expectante. Aun a pesar de sumarle algún peso más al equilibrio de la cupe N° 1, que puede resultar determinante en **Río Cuarto**, con una sustancial modificación en su dibujo para llevarlo a los actuales **4.021**, aún a costa de lentificar su recorrido. "Se ganará en aceleración", aventuran los que miran la nueva geografía del trazado cordobés y, en ese ámbito, **Diego Aventín** resume confianza. No descolló en la velocidad de **Rafaela** pero logró un resultado importante de cara a mantenerse en la zona ca liente sin demasiada carga.

Por ese tema es que **Bessone** se frota las manos, avizorando un resultado que lo devuelva al nivel que preten de. "Debajo de los 100 kilos el auto va espectacular", dijo **Tito** sin drama tizar lo ocurrido en **Rafaela**. "Todavía estamos a tiro", advierte. Tan a tiro como quiere volver a estar **Martínez**. Con dos resultados nefastos en **Baires** y **Rafaela**, **el Gurí** perdió consistencia, dejando de lado su na tural regularidad y cediendo un te rreno importante. Pero conociendo su entrega, resulta difícil excluirlo de la pelea. Todavía falta. ■

Foto: Marcelo Ranea

JORGE PEDERSOLI
PEON REY

Desde muy temprano en la mañana hasta bien entrada la noche, Jorge Pedersoli trabaja incansablemente en la búsqueda de un poco más de potencia en sus exitosos motores de TC. Una metodología de trabajo que lo ha convertido en el preparador dominante de la década, con un sinnúmero de triunfos y otras tantas coronas que, sin embargo, no lo alejan del viejo guardapolvo azul.

por Alberto Falcón

Desde su taller de puertas abiertas en **San Martín** –un bunker disponible para colegas y pilotos que van en búsqueda de su respuesta acertada- **Jorge Pedersoli** elabora impulsores que lo han erigido en el preparador más exitoso de los últimos años. Desde la ruta hasta los autódromos, pasando por **Ford** o por **Chevrolet,** su talento ha marcado diferencias en el **Turismo Carretera** y en otras categorías en las que desafió el poderío de las empresas terminales y sus motores importados.

Más de las victorias, los campeonatos y los años que han pasado desde sus inicios en **General Motors**, su exitosa sociedad con **Omar Wilke** y el querido **Roberto Mouras, Jorge Pedersoli** sigue fiel a sus principios. No se hace cargo del indiscutido *"uno"* que lleva ni se sube al *"carro"* de la victoria, ese mismo que desde el torno o el banco de pruebas él mismo elaboró.

¿Qué significó GM y el equipo de la marca en su carrera?

La fábrica no significa nada, pero no puedo ignorar que a través de ella y del equipo pude demostrar mis conocimientos. Eso fue muy importante porque me catapultó y me permitió dedicarme de lleno a esto. **(Omar) Wilke** se dedicaba a los autos y yo a los motores.

¿Por qué se terminó una sociedad tan exitosa como la que tuvo con Wilke?

La verdad que no lo sé. Hoy en día no me lo explico y creo que el tampoco lo sabe. Supongo que la relación se desgastó porque él decía que yo trabajaba hasta las 12 de la noche y él, a las seis ya no daba más. Un día, después de la muerte de mi madre y de un período difícil para mi, llegue al taller y me dijo que se iba, yo le planteé algunas alternativas que no le cerraron y se fue.

¿Por qué es el preparador más exitoso de los últimos años?

Como dijo **Favaloro**... mucho esfuerzo, mucho trabajo y haberme rodeado de gente capaz, haber contado con buenos pilotos, buenos chasistas... yo siempre digo que soy un iluminado por Dios.

¿Por qué es el referente de Chevrolet?

Será por el esfuerzo, por el énfasis que yo le pongo a todo lo que hago, pero no sé si soy un referente; tal vez la gente me identifique mucho, pero gané con **Ford**, con **Chevrolet**, con **Dodge**, con **BMW** y con un montón de marcas más.

¿Por qué Herceg no logró los mismos resultados con el Chevrolet, que usted con Ford?

Al mes de ganar el **Campeonato** con **Chevrolet**, ya estaba ganando con **Ford**. Creo que al **Polaco** lo único que puede haberle faltado es motivación, capacidad le sobra para hacer ganar lo que se proponga.

¿Qué opina de la posibilidad de dotar a los motores de TC de tapas de cilindro de aluminio y árbol de levas a la cabeza?

Creo que es un gran avance para la categoría, yo trabaje sobre una tapa y los resultados fueron positivos. Habría que analizar profundamente los costos porque requiere un tiempo importante de desarrollo y después, lo más importante, correrla. Tal vez sería una buena solución para incorporarla al **TC Pista** y recién después llevarla al **TC**.

¿Sería descabellado pensar en la inyección?

Para nada, no sería ninguna locura.

¿Cuál es el balance de su colaboración con Canapino?

Muy positivo, fundamental diría. Contar con un buen chasista es fundamental y **Alberto** lo es. Yo digo que primero está el chasis, después el piloto y en último lugar el motor. El chasista tiene muchos parámetros para trabajar, amortiguadores, barras, espirales, pesos, multiplicaciones, etc. El motor, si no sale bien del taller está muy complicado.

¿Qué opinión le merece Jhonny De Benedictis?

Y... ese es pollo de mi gallinero. Es un tipo muy inteligente, hace muy buenos motores y logró hacer un muy buen negocio.

¿Su metodología de trabajo le permitirá ser campeón?

Seguro que sí, no tengo ninguna duda que lo va a lograr.

¿Cómo imagina una posible definición de Campeonato entre Ledesma y Ortelli?

Ahh, ni idea. Que se arreglen ellos en la pista. Yo les voy a dar a los dos lo mejor que yo sé hacer.

¿Qué posibilidades técnicas tienen los motores convencionales de Dodge o de Torino?

Todas, no les falta nada. El único inconveniente puede ser la falta de elementos, pero las condiciones están dadas. No conseguir tapas, blocks, sería un costoso y enorme problema, pero hasta en el caso del **Torino** se cortan dos tapas de **Fuego** y listo. Si está la plata todo se puede hacer, sin eso, tirás a la basura lo poco que juntás.

Si pudiera hacerlo... ¿Qué modificaría de su historia?

Le daría mucha más importancia a mi familia, a mis hijas... porque cuando me di cuenta, ya tenían 30 años y no las había disfrutado nada. Este trabajo es muy egoísta, uno se mete, le da, le da y se olvida de lo realmente importante.

¿Cuál sería un buen desafío para usted?

Ahora ninguno, el gusto ya me lo dí cuándo un negrito del **TC**, acostumbrado a los motores antiguos y toda esa historieta, llegó y le ganó a los **Berta**, a los **Balestrini**, a los europeos...

Genio y figura. Directo y frontal. Tómelo o déjelo. Jorge Pedersoli, habla sin eufemismos y sabe lo que dice, un auténtico hombre del TC que supo hacerse así mismo.

TC VIP

1

2

3

4

1. En el VIP de **Repsol YPF** charlan **Sebastián Porto** (piloto de la petrolera), **Ted Cannis** (Presidente de Ford Motor) y **Walter Fowler** (Jefe de Patrocinios Deportivos de **Repsol YPF**). **2.** El rafaelino **Porto** disfrutó del TC y giró con su **Honda** recibiendo el cariño de su gente. **3.** **Esteban Guerrieri** y **Tulio Crespi** flanquean a **Carlos Alberto Reutemann**, Gobernador de Santa Fe. **4.** Cálido abrazo entre **Oscar Aventín** (Presidente de la ACTC) y **Carlos Reutemann**, quien agradeció a la institución la colaboración prestada ante el flagelo de las inundaciones.

5

6

7

5. Antes del segundo parcial del TC, **Oscar Aventín** le hizo un presente a **Ted Cannis** por las **500 Victorias de Ford** en la máxima, mientras recibe el saludo del Gobernador santafesino. **6.** **Oscar Aventín** recibe de manos de **Reutemann** una talla en madera, con la cual el ex-F1 y ex-TC agradeció el apoyo de la **ACTC.** **7.** El **Lole** saludó a los pilotos en la grilla, en este caso a **Diego Aventín**, elogió la calidad de los autos del TC y disparó, aludiendo a **Oscar Aventín**, un categórico **"Aventín es el Bernie Ecclestone argentino"**.

NOBLEX
TV - DVD - Audio - Video - Aire Acondicionado

COLECCION

TC Magazine

JUAN MARIA TRAVERSO

CHEVROLET

El título no es caprichoso y, en todo caso, sirve para ilustrar el caso de un piloto que se enorgullece de mantener las bondades del mismo auto con el que transita el TC desde el año ´87. Y la sola mención de ese hecho puntual, resulta suficiente para arrancarle una de sus habituales sonrisas. Es difícil verlo serio, dice que suele ser un tipo divertido porque así se mantiene jóven, algo que una serie generosa de canas que se derraman debajo del obligado gorrito publicitario se encargan de poner en duda. *No me doy cuenta de la edad que tengo. Mi mamá dice que nunca termino de crecer, que necesitaría que mis amigos me envuelvan en papel de diario para madurar un poco,* puntualiza como calculada autocrítica hacia una personalidad que no admite negociaciones en tal sentido. *No hay razón para cambiar, siempre fui igual, me divierte vivir así, hago lo que me gusta y lo disfruto, no hay nada mejor,* intuye Rubén Salerno, con casi 47 años a cuestas y 16 años de trayectoria en la máxima.

Rubén Salermo

EL ULTIMO GUERRERO

¿Por qué insistís con el motor convencional?
Me gusta usar lo mío, este era un desafío que teníamos con **Pincho Castellano** de hacerlo competitivo, aunque somos concientes que tenemos elementos que están muy carrereados. El cigüeñal que tenemos es de **Valiant I**, así que date una idea.

¿Aparte de guerrero, también sos el último de los románticos?
Más vale, no sabés como le hablo a mi **Dodge**, tendría un montón de anécdotas para contarte con este auto. Es el que me permitió debutar en la categoría y por eso le doy besos cada vez que me subo. Tenemos una química especial y nunca me voy a terminar de despedir de él, este auto anda solamente conmigo. Mirá que lo usaron otros pilotos y nunca les funcionó.

Pero convengamos que ahora eso no alcanza para ser competitivo.
No, seguro, pero siempre tenés la ilusión. Cuando llegás a un circuito vas preparado para ganar, después, el sábado, la clasificación te devuelve a la realidad y en función de cómo estás planeas el resto de tu fin de semana. El cambio que ha experimentado esta categoría es impresionante y especialmente en el último año. Los números son elocuentes, si pensás que en un circuito de 1m. 40s. tenés 24 autos en 1 segundo y 42 en dos segundos. Lógicamente si estás a 8/10 de la punta no existís.

¿Hay espacio en este TC de hoy para vos?
Más vale, me lo hago yo el espacio, lo tengo bien ganado por trayectoria. La ACTC es mi segunda casa y no me imagino sin estar cerca de la categoría. Aparte tengo el orgullo de haber corrido contra grandes como **Mouras, Castellano, Aventín** y tantos otros, y ahora compito con todos estos pibes. A veces les gano, la mayoría de las veces me ganan. Por eso tengo lugar, ahora, cuando me vaya seguro que quedará un espacio vacío.

El teléfono insiste en interrumpir la charla, pide disculpas, se pone serio e imparte instrucciones. *Son las dificultades de ser gerente y peón de tu propia empresa comenta.*

¿Te considerás un piloto profesional?
Ahora casi estoy siéndolo, francamente hasta hace un tiempito corría sólo por gusto. Pero tenés que ser conciente que necesitás generar recursos para mantenerte. Siempre lo hice de esta manera, yo visito a mis sponsors, me ocupo de los proveedores, es decir: estoy todo el día ocupado en el auto. Es una manera de ser profesional.

Si pudieras volver atrás ¿qué cambiarías?
No me arrepiento de nada ¿eh? Te aseguro que sigo manejando de la misma manera, aunque quizás me haya faltado talento para manejarme mejor debajo del auto. Estar tan justo con los presupuestos es dar muchas ventajas, creo que hubiera sido sensacional encontrar a la persona justa para que se hiciera cargo de esa parte y yo sólo dedicarme a correr. Pero todavía estoy a tiempo, me gustaría, antes de retirarme, correr un par de años de esa manera, sin preocupaciones.

Tipo querible **el Tano**, admite que tiene muchos amigos en el automovilismo, aunque no logra escaparle a la veta tradicionalista que lo lleva a juntarse religiosamente con sus amistades de la adolescencia cada viernes a comer asados. Y para ser más emblemático aún, eligió la **carrera 1000 del TC** para despedirse de su viejo aliado, el **Dodge** convencional, compañero inseparable desde el 87. Para la carrera de **La Plata** estrenará la flamante unidad que construye **Rodolfo Di Meglio**. Es una belleza, está concebido con la tendencia actual, con los pesos concentrados abajo y con motor **Cherokee**, explica, dando una vuelta de página a una carrera deportiva en la que el triunfo sigue siendo la materia pendiente. Este auto nuevo es mi última oportunidad para conseguir la victoria, concluyó .

Daniel Lannes

Aguas Argentinas

APUESTA DOBLE

Nació al amparo del Turismo Carretera como una opción para quienes, por rendimiento, debían alejarse de la categoría mayor. Hoy, el TC Pista muestra virtudes que le han permitido ganarse su propio espacio y tal vez, muy pronto, deba desdoblarse para seguir su desarrollo.

Hace no mucho tiempo atrás, las mañanas de un domingo cualquiera de TC, después de unos amargos, se guían con la ceremonia de encender el fuego para el asado. Ahí nomás, la primera serie y después de ella, se arrimaban las primeras brasas para ir calentando la parrilla mientras comenzaba la segunda batería. Apenas concluida esta, llegaba el turno de la carne que en el transcurso del tercer parcial iba incorporando su apetitoso perfume al paisaje del TC.

Mientras giraba en la pista de turno el TC Pista, con los primeros y calientes cortes se matizaba la espera para la competencia final del Turismo Carretera, en tanto, centenares de figuras desaparecían del alambrado para darle paso al gustoso asado de los domingos.

Casi inadvertidamente, el ritual del Turismo Carretera fue cambiando a medida que el TCP fue creciendo en el parque y en la calidad de sus espectáculos, lo cual fue en aumento del interés que el público le dispensaba. Había que cambiar las costumbres para no perderse lo que el TCP ponía en la pista: fricciones, paridad, lucha y emoción se convirtieron en condimentos habituales. Un espectáculo, como dijimos alguna vez, con identidad y peso propio. Un atractivo que dejó de considerarse un "relleno", para ser la antesala de la categoría número uno del país. Una categoría firme y sostenida que hoy obliga a replantear soluciones para su presente y para su futuro.

Por caso, a pedido de los pilotos, se incorporaron las series y se extendió la actividad previa a los días viernes. Antes de ello, muchos eran los que debían volver a sus hogares sin siquiera el placer de haber "corrido". Y mientras este nuevo esquema se insertó ajustadamente en el cronograma de cada fin de semana, el incremento del parque del **TCP** convenció a los dirigentes de la **ACTC** para buscar mejores soluciones. Al fin de cuentas, muy pocos autódromos –o mejor dicho, casi ninguno- tolera por infraestructura más de 130 equipos asentados en sus patios de boxes.

Si bien la idea está en su fase embrionaria, lo cierto es que el **Turismo Carretera Pista** bien podría, en el 2004, desdoblarse en dos categorías idénticas. Una de ellas, que llamaremos "A", como prólogo del **TC** y una que podríamos denominarla "B" o "Light", haciendo lo propio junto a la ascendente **Top Race**. Una solución que se complementaría con un adecuado sistema de ascensos y descensos por performance, que le daría al **TC Pista** la justa y merecida entidad de antesala -en todos los sentidos- del **Turismo Carretera**. Un paso más de su constante crecimiento.

DINAMOTOR®
INYECCION GNC
1° EN GNC EN ARGENTINA Y EL MUNDO.

ARMANDO CONTRERAS

Otro paseo visual por el TC de todos los tiempos

Como siempre de la mano de Armando Contreras, un fotógrafo que retrató como nadie una época, y un hombre que lleva el Turismo Carretera en el corazón. Llegamos al fin de una etapa, pero nuestro Gran Premio es largo.

4º entrega (...pero no la última)

"¡¡¡Aceite, aceite!!! ... pedían los Hermanos Dana en una Vuelta de Colón del 66. En aquellos tiempos era común el reaprovisonamiento en marcha y más de un susto causó cuando lo requerido era combustible".

"Uhhh... Juan Manuel Bordeu acelerando a pleno en la Cuesta de Villavicencio, camino a Viña del Mar. Fue en la Dos Océanos del 65 y me acuerdo que unos cinco kilómetros más adelante, Maneco se quemó feo con el agua del radiador."

"Los comienzos del Loco Di Palma. ¡¡¡Como llevaba su cupecita!!! Era puro coraje, todo acelerador y un placer para la vista (...y para el fotógrafo). Esta foto es en Lobos, en unas 1000 Millas, ¡¡¡Cuántos recuerdos!!!

SCANIA ARGENTINA FABRICO EL DIFERENCIAL Nº 75.000

Durante el mes de agosto, **Scania Argentina** produjo en su planta de **Tucumán** el diferencial **(modelo R 780) N° 75.000**, cuyo destino final es **Europa**. La planta de **Scania**, con más de 27 años de trabajo con tinuo, festejó este logro en el marco de un proceso de consoli dación de su actividad industrial en el país, como único fabricante especializado en componentes de transmisión **Scania** fuera de **Suecia.**

En la actualidad, la empresa está trabajando para cumplir un im portante programa de exportación de diferenciales para las plantas de **América Latina** y **Europa**. La plan ta Tucumana, comparte con las otras unidades de producción los mismos principios de calidad y procesos contemplados en el **Sis tema Global de Producción Scania**, que permiten que un diferencial pro ducido en **Argentina** sea similar a los de **Europa** y que pueda ser montado en cualquier vehículo **Scania** fabricado en otro lugar del mundo.

"Scania Tucumán es una fábrica especializada en la producción de componentes de transmisión, con tecnología, procesos de calidad y personal altamente capacitado, incorporada al Sistema Global de Producción Scania. Este último es el pilar fundamental para lograr mayor rentabilidad, crecimiento y competitividad", afirmó el **Director Ejecutivo** de la **Planta Industrial de Scania Argentina, Bengt Klingberg**.

NUEVO CLIO 3 PUERTAS

Renault Argentina presenta el **Nuevo Clio 3 puertas**, una fuerte apuesta para completar la gama y garanti zar la continuidad del liderazgo del modelo. Ofrece la motoriza ción más moderna del mercado y un mejor precio de entrada a la gama. Cuenta con un diseño exte rior totalmente renovado con lí neas fuertes y bien definidas que refuerzan su aspecto de robustez y dinamismo.

Esta nueva versión ofrece dos modernas motorizaciones: una naftera de **1.2 L** de **16 válvulas** y **75 cv** y una diesel de **1.5 L dCi** com mon rail con turbocompresor de 8 válvulas que alcanza los **65 cv** de potencia, el primero en el merca do con common rail esférico que ofrece una excelente performance de consumo.

En cuanto a confort, el nuevo **Clio** hace gala de su espacio interior, su óptima insonorización, su er gonomía y su posición de manejo. El equipamiento de serie incluye radio/CD, comando satelital y dos parlantes, espejos exteriores con comando parcial, reloj digital en el tablero de instrumentos, odó metro digital total y parcial, lune ta térmica, limpia-lava luneta y llantas de acero de 14". Cuenta con apoyacabezas delanteros y traseros regulables en altura; cin turones delanteros, también regu lables e inerciales con limitador de esfuerzo, y traseros laterales inerciales de tres puntos y central ventral.

DERBY Y UNA ORIGINAL FORMA DE COMUNICAR

Derby innova y se renueva. A través de la gestión de **Marcos Di Palma** y el potencial comunicacional del **TC**, **Derby** decidió utilizar el para brisas de la coupé **Chevy** para pro mocionar los **15 valores** que identi fican a la marca.

De esta manera, y carrera tras carrera, los amantes de los fierros se irán sorprendiendo al ver pin tado el parabrisas con los distin tos conceptos característicos de la marca. **"Pasión, Corazón, Uni ón, Superación y Compromiso son algunos de los sentimientos pre sentes en cada carrera, y Derby quiere compartirlos con su públi co en esta nueva campaña",** seña ló **Darío Tarulla, Brand Manager** de **Derby**.

El debut de la campaña se produ jo el **3 de agosto**, en la carrera de **TC** disputada en el **Autódromo Oscar Alfredo Gálvez** de la ciudad de **Bue nos Aires**, en la que **Marcos Di Palma** terminó ubicado en el 4º lugar. En esa carrera, justamente, el motivo que representó a la marca fue "**Orgullo**". En la siguiente oca sión, la competencia realizada en **Rafaela**, **Marcos** lució la leyenda **"Pasión"**. Un innovador modo de utilizar el auto de carrera como un medio alternativo para la co municación y una novedad inédi ta para el popular **Turismo Carre tera**, especialidad muy identificada con los valores de

HASTA LUEGO

Edgardo Lavari resolvió hacer un par éntesis en su actividad dentro del **Tu rismo Carretera**, disconforme con los resultados obtenidos hasta el mo mento. De tal forma, **Lavari** se des vinculó en los mejores términos del team de **Christian Avila** al igual que **Alejandro Occhionero**, quién de ahora en más recibirá el asesoramiento técnico de **Alberto Canapino**. Igual mente, **Avila** sigue abocado a la cons trucción de un nuevo **Ford** para el piloto de **Necochea**.

COMODORO QUIERE TC

En los próximos días, representantes de la **ACTC** estarán viajando hacia **Co modoro Rivadavia**, con el objeto cola borar con las autoridades que tienen a cargo el autódromo de la mencio nada chubutense, quienes están tra bajando para que el **Turismo Carrete ra** los visite en la temporada 2004. Dicho circuito será extendido y reas faltado, razón por la cual solicitaron la concurrencia de la **ACTC** para que los asesore en las modificaciones y en la ubicación de los "pianitos" co rrespondientes. Otro circuito nuevo para el TC y van unos cuántos (caso **Allen** y **Viedma**) que se suman en el sur argentino, pero... no habrá algu no en el norte? Brrrrr.

PATO CON DODGE?

El equipo **JP Racing**, en el cual milita el **Pato Juan Manuel Silva**, adquirió el **Dodge** que con suerte esquiva utiliza ra hasta hace algunas carreras el seu dónimo **Rex**. Dicha unidad será pro bada por el chaqueño después de la competencia de **Río Cuarto**, pero has ta el momento no se sabe quién podría llegar a ser su piloto.

En tanto, el ex piloto de esa coupé, estaría evaluando la posibilidad de subirse a una coupé **Torino**, la cual esta siendo remozada por **Jorge Per nigotte** y sería motorizada por **Omar Wilke.**

BAINOTTI QUIERE

El joven piloto cordobés, **Mariano Bai notti**, desde hace algún tiempo está evaluando la posibilidad de incorpo rarse al **Turismo Carretera**. Para ello, tiene una oferta para conducir una nueva coupé **Dodge** elaborada por **Jorge Pérez** en **Balcarce**, la cual será probada por el marplatense **Leonel Ugalde**. Todo estará supeditado a que **Bainotti** logre reunir el presupuesto necesario y recién luego, probaría la unidad para luego definir su futuro.

ROSSI CON CHICHE NUEVO

Una vez que concluya el proceso de pintada, la nueva coupé **Chevy** de **Emilio Satriano** entrará en su período de armado para luego, entrar en la fase de pruebas. La misma fue elabo rada por el equipo del chivilcoyano, bajo el asesoramiento de **Alberto Ca napino**, y será probada por **Matías Rossi** quién, seguramente, será el pi loto de esa unidad en el futuro.

Por su seguridad no cruce ni invada la pista.

ASOCIACION CORREDORES TURISMO CARRETERA
ACTC
ARGENTINA

BUEN PRESENTE, MEJOR FUTURO

En medio de un año complejo desde el punto de vista económico (otro más y van...), con su diversidad técnica, su innegable paridad y la vigencia de algunos de sus pilotos y el futuro de otros, el Top Race muestra su excelente actualidad y abre la puerta a un futuro por demás venturoso.

por Alberto Falcón
Fotos: Roberto Decurnex

Es un buen momentooo"... diría un conocido relator de fútbol si tuviera que definir el presente del **Top Race**, una categoría que se nutrió de una gran variedad de autos con diferentes configuraciones y que, a pesar de esas iniciales dificultades, logró equilibrarse para brindar excelentes espectáculos. Una tarea ardua que comanda **Carlos Marchese** y su equipo, la cual alienta la llegada de nuevos equipos. De la mano de **Mario D' Angelo** y sus pilotos **Omar El Bacha** y **Rubén Salerno**, arribaron los **Chrysler Neon** que apuntan a ser protagonistas en el corto plazo, mientras que en medio de ese desembarco ya se rumorea el arribo de un equipo Honda que, al mismo tiempo, estimula otros proyectos que seguramente enriquecerán su parque y la calidad de sus máquinas.

En tanto, en el plano humano, **Juan María Traverso** ratifica su plena vigencia en la punta del torneo (a pesar de los detractores de turno), mientras que los pilotos más jóvenes no le dan tregua. Por caso, **Alejandro Bini,** regular y en permanente ascenso, **Daniel Belli**, este año también metido en la pelea, **Diego Aventín**, penando en las últimas carreras pero con armas para volver a la batalla en cualquier momento y **Julián Alfaro,** con un enorme esfuerzo personal y familiar, son los símbolos de la sangre nueva del **Top Race**. Entre estos extremos se debaten **Christian Dose**, sólo en una carrera faltó a la suma de puntos, **Néstor Riva**, con algunos altibajos, pero mostrando las cualidades de su Peugeot, **Julio Catalán Magni,** siempre aguerrido y permanente protagonista y **Alejandro Occhionero**, en la búsqueda de su nivel real.

Buenos y firmes argumentos mantienen al **Top Race** en su buen presente. De cara al futuro, su solidez y la calidad de sus espectáculos serán sus principales armas para seguir en la buena senda. ■

campotodo
Donde está el productor, está Campotodo.
www.campotodo.com
General Villegas
Lincoln
Coronel Pringles
Pergamino
General Pico
Carhué
Trenque Lauquen
Coronel Dorrego
Guaminí
Capital Federal

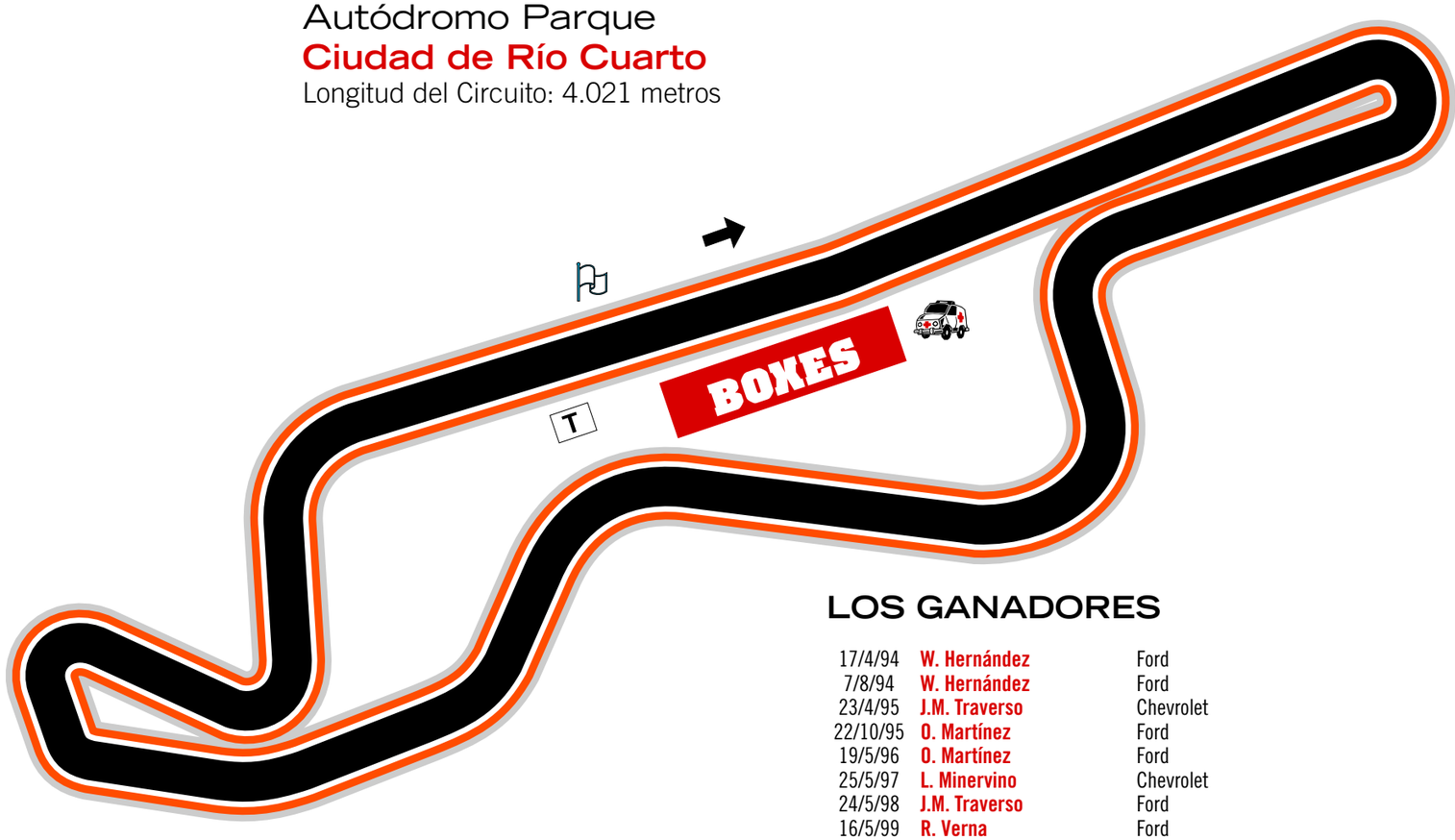
Firestone es pasión.
Fires

Nº	PILOTO	MARCA
1	Ortelli, Guillermo	Chevrolet
2	Martínez, Omar	Ford
3	Aventín, Diego	Ford
4	Silva, Juan Manuel	Ford
5	Ledesma, Christian	Chevrolet
6	Di Palma, Marcos	Chevrolet
7	Bessone, Ernesto (h)	Dodge
8	Acuña, Fabián	Ford
9	Occhionero, Alejandro	Ford
10	Martin, Henry	Ford
11	Iglesias, Fernando	Ford
12	Verna, Rafael	Ford
13	Etchegaray, M. A.	Ford
14	Cingolani, Daniel	Ford
15	Minervino, Luis	Chevrolet
16	Di Palma, José Luis	Chevrolet
17	Catalán Magni, Julio	Ford
18	Urretavizcaya, Roberto	Ford
19	Di Palma, Patricio	Torino
20	Ramos, Eduardo	Ford
21	Tadei, Gustavo	Ford
22	Hernández, Walter	Ford
23	Ponce de León, G.	Ford
24	Sinelli, Raúl	Ford
25	Bugliotti, Marcelo	Chevrolet
26	Spataro, Emiliano	Chevrolet
27	Salerno, Rubén	Dodge
28	Balzano, Javier	Chevrolet
29	Ricciardi, José Luis	Ford
30	Belloso, Luis	Ford
31	Bisceglia, Claudio	Chevrolet
32	Guarnaccia, Sergio	Ford
33	Rama, Oscar	Chevrolet
34	Arrausi, Carlos	Chevrolet
35	Del Bo, Roberto	Chevrolet
36	Pacho, Ariel	Torino
37	Moriatis, Emanuel	Ford
38	Robbiani, Ariel	Ford
39	Traverso, Juan María	Chevrolet
40	Redolfi, Hugo	Dodge
41	Azar, Javier	Chevrolet
42	Alaux, Sergio	Chevrolet
43	Lavari, Edgardo	Ford
44	Hermoso, Fabián	Ford
45	Ciancaglini, A.	Ford
46	Oyhanart, Mariano	Dodge
47	Bernardini, Javier	Ford
48	Joseph, Ricardo	Chevrolet
49	Dose, Christian	Chevrolet
50	Riva Néstor	Dodge

LA CARRERA

Río Cuarto

Autódromo Parque
Ciudad de Río Cuarto
Longitud del Circuito: 4.021 metros



LOS GANADORES

17/4/94	W. Hernández	Ford
7/8/94	W. Hernández	Ford
23/4/95	J.M. Traverso	Chevrolet
22/10/95	O. Martínez	Ford
19/5/96	O. Martínez	Ford
25/5/97	L. Minervino	Chevrolet
24/5/98	J.M. Traverso	Ford
16/5/99	R. Verna	Ford
2/7/00	G. Ortelli	Chevrolet
12/5/01	F. Acuña	Ford
23/9/01	M. Etchegaray	Ford
21/7/02	M. Di Palma	Chevrolet

Señor espectador: en cada carrera la **ACTC** y el **Club Organizador** disponen de la asistencia de una guardia médica permanente, la cual está a su servicio ante cualquier urgencia que así lo requiera. En caso de emergencia, no dude en solicitarla.

Firestone es seguridad.
tone

Nº	PILOTO	MARCA
51	Gianini, Juan Pablo	Ford
52	López, Osvaldo Abel	Ford
53	Videle, Roberto	Ford
54	REX	Dodge
55	Candela, Enrique	Ford
56	Fontana, Gustavo	Ford
57	Bianchi, Fabián	Ford
58	Di Marco, Juan Carlos	Chevrolet
59	Luaces, Carlos A.	Dodge
60	Gil Bicella, Facundo	Dodge
61	Giustozzi, Fabián	Dodge
62	Guidi, Nelson	Ford
63	Fernández, Max.	Ford
64	Miserda, Carlos	Chevrolet
65	García Bayón, Rubén	Dodge
66	La Manna, Marcelo	Ford
67	Pisandelli, Juan Cruz	Chevrolet
68	Rafú, Pablo	Ford
69	Iglesias, Juan Manuel	Chevrolet
70	Iglesias, Leandro	Ford
71	Zanatta, René	Chevrolet
72	Dellasantina, N.	Ford
73	Doumic, Pedro	Dodge
74	Tanoni, Omar	Chevrolet
75	Firmani, José Luis	Dodge
76	Baldinelli, Alberto	Ford
77	López, Juan Carlos	Ford
78	Gurini, Néstor	Ford
79	Croceri, Fernando	Chevrolet
80	Tambucci, Guillermo	Ford
81	Tuero, Esteban	Ford
82	Alonso, Claudio	Ford
83	Altuna, Mariano	Ford
84	Zaniratto, Aníbal	Chevrolet
85	Giavedoni, Carlos	Chevrolet
86	Miraldi, Luis	Chevrolet
88	Rossi, Matías	Chevrolet
96	Smith, Brian	Chevrolet
99	Bradás, Hernán	Dodge
100	Belli, Daniel	Chevrolet
110	Ciantini, José	Chevrolet
112	Sosa, Juan Manuel	Chevrolet
115	Fontana, Norberto	Dodge
117	Aguirre, Gastón	Chevrolet
122	Soto, Pablo	Dodge
139	Urtubey, Alejandro	Chevrolet
140	Urtubey, Facundo	Chevrolet
144	Savino, José	Ford
150	Oñatibia, Nelson	Dodge
159	Suárez, Cristian	Dodge
182	Iglesias, Nicolás	Ford

Campeonato Argentino
Turismo Carretera 2003
Posiciones disputadas 11 competencias

Pos	Auto	Piloto	Puntos	Lastre
1	5	**Ledesma, Christian**	151.50	141.50
2	1	Ortelli, Guillermo	139.50	129.50
3	3	Aventín, Diego	122.00	82.00
4	7	Bessone, Ernesto	120.50	98.50
5	2	Martínez, Omar	103.00	63.00
6	4	Silva, Juan Manuel	100.50	63.00
7	8	Acuña, Fabián	89.50	48.00
8	23	Ponce de León, Gabriel	87.00	30.00
9	9	Occhionero, Alejandro	83.50	30.00
10	19	Di Palma, Patricio	82.50	42.50
11	36	Pacho, Ariel	79.00	79.00
12	13	Etchegaray, Miguel	75.00	44.00
13	20	Ramos, Eduardo	64.50	64.00
14	37	Moriatis, Emmanuel	59.00	79.00
15	12	Verna, Rafael	57.00	30.00
16	15	Minervino, Luis	56.00	30.00
17	39	Traverso, Juan María	55.50	30.00
18	6	Di Palma, Marcos	52.50	30.00
19	21	Tadei, Gustavo	50.00	49.00
20	22	Hernández, Walter	48.50	30.00

Ptos: Serie: 1º: 5 ptos.; 2º: 4,5; 3º: 4; 4º: 3,5; 5º: 3; 6º: 2,5; 7º: 2; 8º: 1,5; 9º: 1; 10º: 0,5 - Final: 1º: 20 ptos.; 2º: 16; 3º: 13; 4º: 11; 5º: 10; 6º: 9; 7º: 8; 8º: 7; 9º: 6; 10º: 5; 11º al 15º: 4,5; 16º al 20º: 3; 21º al 30º: 1

Campeonato Argentino
T.C. Pista 2003
Posiciones disputadas 10 competencias

Pos	Auto	Piloto	Puntos	Lastre
1	101	**Ugalde, Lionel**	104.50	104.50
2	79	Nolesi, Mathías	83.00	103.00
3	6	Mulet, Leandro	74.00	94.00
4	144	Juan, Maximiliano	72.00	92.00
5	9	Poggi, Sergio	70.50	30.50
6	81	Piccini, Martín	64.50	124.50
7	123	Lifschitz, Federico	56.00	46.00
8	15	Logarzo, Pedro	55.50	75.50
9	3	Marcilese, Roberto	50.50	46.00
10	83	Diruscio, Sebastián	49.00	30.00
11	91	Campanera, Laureano	49.00	99.00
12	60	Del Barrio, Pedro	40.50	50.50
13	62	Castellano, Guillermo	39.50	40.00
14	42	Pezzini, Fabricio	38.00	108.00
15	108	Acebal, Mariano	37.00	50.00
16	86	Pichini, Mauro	34.50	44.50
17	20	De Carlo, Diego	33.50	34.50
18	111	Testa, Ariel	33.00	50.00
19	8	Sotro, Walter	26.50	
20	10	Agliani, Hugo	24.00	54.00

Ptos: Final: 1º: 20 ptos.; 2º: 16; 3º: 13; 4º: 11; 5º: 10; 6º: 9; 7º: 8; 8º: 7; 9º: 6; 10º: 5; 11º al 15º: 4,5; 16º al 20º: 3; 21º al 30º: 1

RIO CUARTO
12º Competencia Campeonato Argentino - Turismo Carretera 2003

SABADO 13 de SETIEMBRE de 2003

11:00 a 11:30	Entrenamientos D. Ford Fiesta	(Unica Tanda)
11:40 a 12:10	Entrenamientos TC Impares	(Unica Tanda)
12:15 a 12:45	Entrenamientos TC Pares	(Unica Tanda)
13:00 a 13:20	Clasif. Desafío Ford Fiesta	(Unica Tanda)
13:35 a 13:50	Clasif. TC Pista Grupo A	(2da. Tanda)
13:55 a 14:10	Clasif. TC Pista Grupo B	(2da. Tanda)
14:25 a 14:40	Clasif. TC (3er. Tercio)	(1ra. Tanda)
14:45 a 15:00	Clasif. TC (1er. Tercio)	(1ra. Tanda)
14:05 a 14:20	Clasif. TC (2do. Tercio)	(1ra. Tanda)
15:45	1a. Serie TC Pista	6 vueltas
16:15	2a. Serie TC Pista	6 vueltas
16:45 a 17:00	Clasificación TC (3er. Tercio)	(2da. Tanda)
17:05 a 17:20	Clasificación TC (1er. Tercio)	(2da. Tanda)
17:25 a 17:40	Clasificación TC (2do. Tercio)	(2da. Tanda)
22:00	Cierre de Parque Cerrado	

DOMINGO 14 de SETIEMBRE de 2003

07:00	Apertura Parque Cerrado	
08:50	1a. Serie Turismo Carretera	6 vueltas
09:20	2a. Serie Turismo Carretera	6 vueltas
09:50	3a. Serie Turismo Carretera	6 vueltas
10:20	Final Desafío Ford Fiesta	11 vueltas o 20 minutos
11:05	Final Turismo Carretera Pista	15 vueltas o 35 minutos
11:50	Serie Comp. Turismo Carretera	5 vueltas
12:50	Final Turismo Carretera	24 vueltas o 50 minutos

Longitud del circuito TC, TC Pista y Desafío Ford Fiesta: 4.021 m.
Vehículos admitidos competencia final (TC y TC Pista) : 46 *
* TC: las 42 mejores posiciones de las Series más los 4 primeros de la Serie Complementaria.
* TC Pista: las 46 mejores posiciones de las Series clasificatorias.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

Honda hace realidad tu sueño..!

HONDA
Plan
de Ahorro

Ahora podés reponer
tu Honda, tener tu primera
moto o simplemente ahorrar
para alcanzar tu sueño.

Tuya por $ 146,62 por mes

Usá casco

(1) Precio lista $4.280. (2) Precio lista $4.900. (3) Precio lista $6.600 - Planes de 25 cuotas corresponden a la modalidad mediacuota. Al momento de la adjudicación deberá abonarse el 50% del precio de lista vigente del producto. Planes de 40 cuotas integración mínima 6 cuotas. Cuota ajustables por precio de lista al público del importador. Incluyen seguro de vida y gastos administrativos. No incluyen flete, seguro de flete, ni derecho de suscripción y adjudicación. Derecho suscripción 3% sobre precio lista. Derecho adjudicación 1% sobre precio lista al momento de la entrega. Prenda y potenciamiento a cargo del suscriptor. Planes aprobados por la Inspección General de Justicia. Por sorteo o licitación. Origen de los productos Brasil. Administra DBA Planes de Ahorro S.A. de Ahorro para Fines Determinados - Córdoba 1131 PB - Ciudad Aut. de Buenos Aires.

Biz C105 KS (1)

40 cuotas de **$ 127,47**
o en 25 cuotas de **$ 103,70**

NXR 125 (3)

40 cuotas de **$ 198,29**
o en 25 cuotas de **$ 162,16**

UTILIZA REPSOL 2010

HONDA MOTOR DE ARGENTINA S.A.
Y la red de Concesionarios Oficiales
Web site: <HTTP://www.hondamotor.com.ar>

HONDA